RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA ITUANA

APRESENTADO

NA

SESSAÕ DE ASSEMBLÉA GERAL

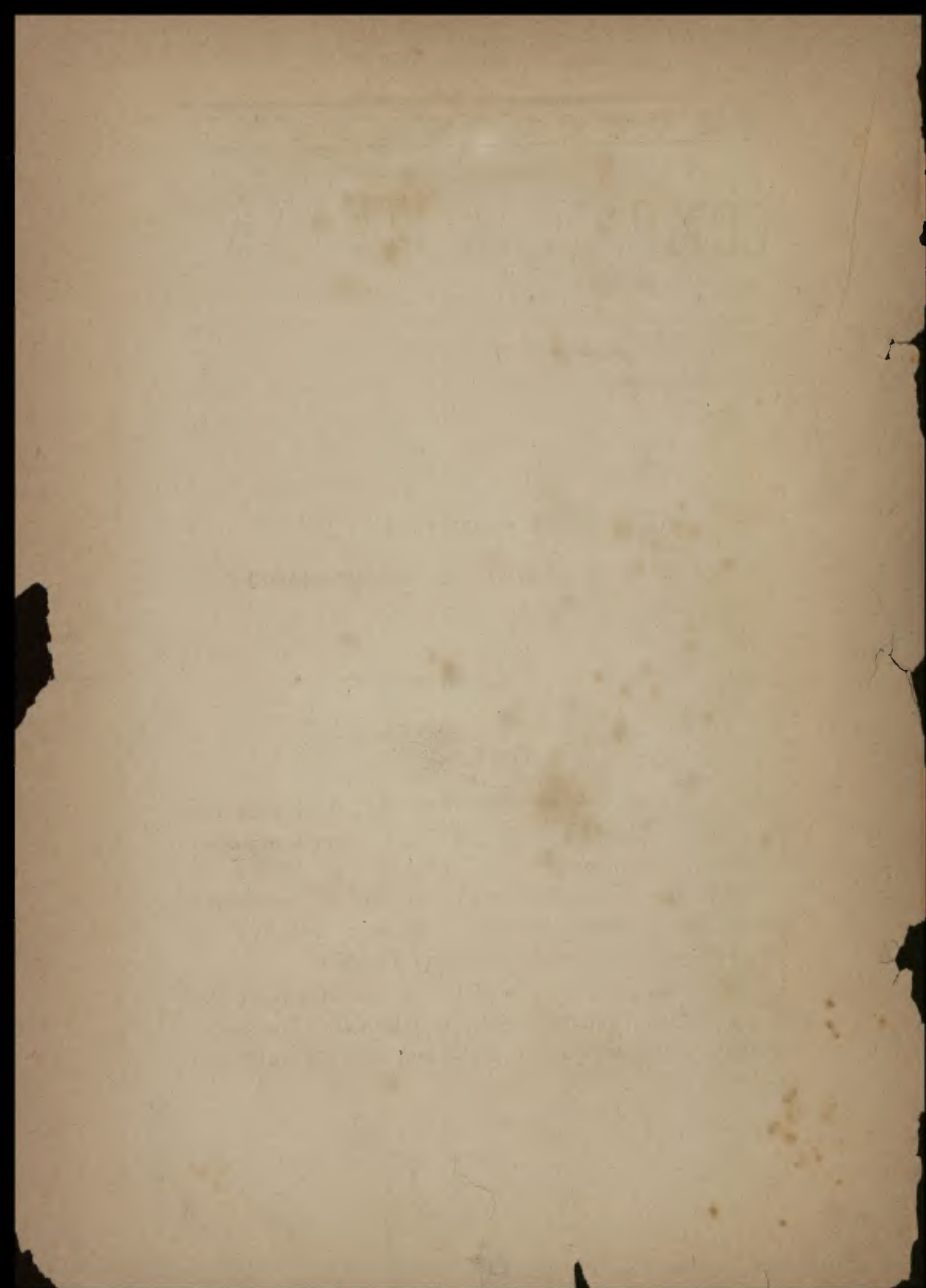
DE

21 DE NOVEMBRO DE 1875

S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

27—Rua da Imperatriz—27

1880

Senhores Accionistas

Ainda uma vez a Directoria, em obediencia aos Estatutos, submette á vossa illustrada apreciação o seu Relatorio, acompanhado do balanço das contas do semestre que findou em Junho ultimo. A respectiva commissão apresentar-vos-ha o parecer relativo ás contas do segundo semestre do anno de 1874.

Sobre as occurrencias que se deram desde a vossa ultima reunião, achareis noticias detalhadas nas peças annexas, cuja substancia resume-se nos seguintes capitulos :

Via permanente

O pezado trabalho de conservação, que em tempos exigia o mau estado do leito da estrada, diminuiu consideravelmente com a consolidação da linha, que, em virtude da substituição de grande numero de dormentes e de melhor lastramento, acha-se hoje em excellentes condições. Disto resulta que o avultado pessoal que tivemos o anno passado, empregado na conserva, está actualmente reduzido ao estrictamente necessario.

Nenhum incidente digno de nota deu-se, felizmente, depois desses reparos, apezar do augmento de velocidade no percurso dos trens, que hoje fazem em tres horas a viagem de Itú a Jundiahy, na qual gastavam outr'ora quatro horas.

Trem rodante

Possue a Companhia um material movel que, com um pequeno augmento, bastará para todas as necessidades do serviço, como já satisfaz a todas as exigencias da commodidade dos passageiros.

Com a acquisição de mais quatro locomotivas inglezas, de typo aperfeiçoado e o mais adequado ás condições de nossa linha, dispõe a Companhia de dez machinas. Os carros de passageiros estão no melhor estado desejavel, tendo-se concertado os antigos. Construiram-se

mais cinco carros de lastro para o transporte de material bruto; faltam-nos, porém, carros para mercadorias, e agora que está aberta a linha de Capivary, o augmento dessa classe de material torna-se de mais em mais urgente.

Em virtude do contracto celebrado com o Governo Provincial, em 10 de Abril do corrente anno, todo o material rodante ficou pertencendo ao tronco, que perceberá dos ramaes uma indemnisação pelo seu uzo.

A Directoria julgou mais conveniente propôr esta medida do que comprar material especial para os ramaes, tendo mesmo em vista facilitar a escripturação e os ajustes de contas entre o tronco e aquella linha. Por isto, a Directoria, julgando sufficiente o numero de locomotivas que actualmente possue a Companhia, deliberou rescindir do contracto feito com o Sr. D. M. Fox para a compra de duas outras.

Trafego

Tem corrido com regularidade. Elevaram se os preços das passagens desde o mez de Abril, epocha em que entraram em serviço os carros americanos para passageiros. O augmento de commodo que esses vehiculos proporcionam ao viajante justificou a medida. Cumpre, entretanto, dizer que no primeiro semestre deste anno o movimento não foi tão avultado como no ultimo do anno findo, porquanto o excesso da receita sobre a despeza foi apenas de 5:953$070 contra 15:834$630, que foi a diffe-

rença daquelle periodo; e com pezar tem notado a Directoria que, a partir da abertura da Estrada Sorocabana, tende a decrescer o nosso trafego, não só em relação a mercadorias como a passageiros.

Estradas convergentes

Si em todo o tempo a construcção de estradas convergentes foi considerada medida de grande importancia para o nosso trafego, esta utilidade sóbe de ponto agora, quando grande numero de vias ferreas exploram em todos os sentidos as zonas productoras da Provincia. Esta consideração induz a Directoria a crêr que seja da maxima urgencia a abertura de estradas que do bairro do Quilombo, de Pirahy, e de Monte-mór convirjam para as estações do Quilombo, de Itupeva e Monte-mór.

Este assumpto será objecto de um reclamo á attenção do Governo, a quem por mais de uma vez se tem feito sentir tal conveniencia.

Calcula-se o augmento de trafego que possam trazer essas estradas em mais de cem mil arrobas de productos, annualmente.

Liquidação de contas

Acham-se liquidadas, depois de minucioso e demorado exame, as contas do tronco, sobre as quaes a respectiva commissão nomeada pelo Governo já deu seu

parecer, sendo fixado o capital garantido em Réis 1,991:463$456, podendo a Companhia despender ainda, para complemento de suas obras a quantia de Réis 61:242$450. Este parecer foi approvado pelo Governo Provincial em 24 do mez de Outubro proximo findo.

A Directoria aproveita a opportunidade para dirigir um voto de louvor aos membros daquella commissão, os Srs. Engenheiro Fiscal, Dr. Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite e empregado do Thesouro Manoel Augusto de Alvarenga, pela boa vontade e lealdade com que desempenharam o trabalho que lhes fôra confiado.

Dividendo

Pela demora da liquidação de contas da Companhia, não poude a Directoria receber em tempo a importancia do nono dividendo ; logo, porém, que foi approvado o exame das contas, o Thesouro entregou á Directoria para esse fim a quantia de 61:028$920 rs. que, distribuida pelo numero total de acções, veio a tocar a razão de Rs. 4$880 para cada uma, restando a somma resultante de fracções indivisiveis, que é levada á conta do futuro dividendo.

Desde o dia 10 do corrente está se effectuando o pagamento.

Escriptorio

Tendo fallecido o Secretario da Companhia, o Dr. F. A. Barboza, foi o lugar preenchido pelo Sr. Pompilio de Albuquerque.

E' um dever dizer aqui algumas palavras em memoria daquelle distincto cavalheiro :

Os serviços que, com zelo e probidade, elle sempre prestou a esta empreza fazem sua memoria credora de sentida recordação, e a Directoria paga uma divida de gratidão manifestando o pezar que tão sensivel perda produziu, e julga não errar affirmando que os Senhores Accionistas compartilham-no.

RAMAES

Ramal de Capivary

No dia 21 de Outubro abriu-se ao trafego a secção dos ramaes, comprehendida entre as estações do entroncamento e Capivary. Foi uma festa da industria e do trabalho, cuja recordação ficará gravada na memoria de todos os assistentes e que assignalou mais uma data de prosperidade para nossa Provincia.

O Exmo. Sr. Dr. Sebastião José Pereira assistiu à inauguração e teve opportunidade de observar as obras daquelle ramal, das quaes mostrou-se satisfeito.

O contentamento que por aquella occasião manifestaram todos, deu a medida exacta da importancia da linha, e foi-nos uma compensação pelas difficuldades que nos assoberbaram, durante a execução daquelles trabalhos.

A inauguração retardou-se além de todas as previsões em razão da natureza e condições especiaes dos terrenos em que foi cavado o leito da estrada, sujeitos a repetidos desmoronamentos, si bem que a impericia de alguns empreiteiros concorresse para a demora. Em consequencia daquelle motivo o custo kilometrico do preparo do leito excedeu o do orçamento apresentado no ultimo relatorio desta Directoria ; assim : no ramal de Capivary esse custo foi de 18:807$639 rs. e no de Piracicaba, contando os ultimos serviços a pagar, é de Réis 15:300$000. Apezar, porém, disto, o preço da linha, incluida a superstructura, será de 28:000$000 rs. por kilometro, ou 185:460$000 rs. por legua. Dest'arte, a estrada, embora de um pezadissimo movimento de terras, não ficará mais custosa do que outras que na Provincia se tem construido, e em melhores condições.

No relatorio do respectivo engenheiro chefe que vai annexo, encontrareis dados minuciosos sobre tudo o que diz respeito ao ramal.

Trafego do Ramal

O relatorio do Inspector Geral expõe com a maxima clareza o estado deste ramo de serviço. A Directoria,

porém, insiste na conveniencia de uma modificação do horario por parte da Companhía Ingleza, de modo que os passageiros e mercadorias que transitem pela nossa linha encontrem em Jundiahy conducção immediata para Santos e pontos intermedios, partindo de nossas estações a horas mais commodas.

Neste sentido acha-se já encetada negociação com aquella Companhia, e a Directoria não descurará de fazel-a chegar ao termo desejado.

Estação em Indaiatuba

Attendendo a justas e reiteradas reclamações dos habitantes de Indaìatuba, que offereceram seu concurso para o estabelecimento de uma pequena estação na Villa, a Directoria resolveu mandar fazer a obra em questão, concorrendo a Companhia com o que fôr preciso além do producto de uma subscripção que alli correu. Para dirigir aquelle trabalho offereceu se o prestimoso cidadão Joaquim de Campos Bicudo, a quem foi confiada a administração da obra, que já teve começo.

Ramal de Piracicaba

Está quasi concluido o leito desse ramal, desde Capivary até Constituição. Resta apenas nivellar e regu-

larisaros serviços dos empreiteiros Azevedo Britto e Sant'Anna Lopes, proximos ao ponto terminal, e uma ponte sobre o rio Capivary, na fazenda «Leopoldina», que por toda a primeira quinzena do mez vindouro ficará concluida. Desde então proseguir-se-ha no assentamento de trilhos.

Foram recebidos os dormentes que, por contracto, forneceu o Dr. Joaquim Fernando de Barros, os quaes, com as sobras que devem existir em Capivary, serão bastantes para a superstructura da linha. Os trilhos, porém, que ainda possue a Companhia não são sufficientes, devendo faltar delles cerca de vinte e cinco kilometros para o complemento da via. Até agora a Directoria não tem podido effectuar a compra desse material, mas o fará logo que melhorem as condições economicas da Companhia.

Estações

Sendo chamados proponentes para construcção das estações de Mombuca e Rio das Pedras, foram preferidas as propostas de Manoel Antonio Pereira para aquella, e de Gustavo Ostron para esta, por mais vantajosas entre outras que foram entregues.

A de Mombuca, contractada pelo preço de 6:056$ rs., deve ser entregue no prazo de seis mezes, e a do Rio das Pedras, comprehendendo estação de passageiros e armazem de carga, justa por 9:200$000, será concluida em oito mezes a contar da data dos contractos.

Não se tratou ainda da factura da estação terminal de Piracicaba.

Contracto com o Governo

Tendo a Assembléa Provincial reconhecido a necessidade de auxiliar esta Companhia, votou a Lei n.º 7 de 16 de Março do corrente anno, pela qual concedeu fiança para um emprestimo do valor maximo de Réis 600:000$000, applicaveis ao proseguimento das obras dos ramaes.

Para execução desta Lei celebrou a Directoria com o Governo, a 7 de Abril, um contracto em que se estipularam obrigações reciprocas. Este contracto foi publicado e o vereis annexo ao presente relatorio. (*)

Emprestimo

Malogrando-se todas as tentativas de obter dinheiro para as urgencias do serviço de construcção dos ramaes por meio de emissões, a Directoria recorreu a emprestimos, conforme estava autorisada por deliberações tomadas nas assembléas geraes de 31 de Maio e 15 de Agosto do anno passado.

Durante o primeiro semestre deste anno contrahiram-se emprestimos, á proporção das necessidades das obras, no valor de 451:700$995 rs., e no semestre corrente até 31 de Outubro, outros na importancia de

(*) Já foi destribuido em avulso.

202:000$000 rs., prefazendo juntos a somma de Rs. 653:700$995 rs. que addicionada ás dos emprestimos do anno passado, eleva o emprestimo total a 1,058:700$995 réis. Desta quantia 462:000$000 tem a fiança do Thesouro Provincial, e o restante — 596:700$995 rs. estão exclusivamente á credito da Companhia.

No balanço geral encontrareis explicações detalhadas acerca destas transacções.

Conclusão

Eis, Senhores Accionistas, a exposição succinta do que se tem feito. Sobre o que resta a fazer, a Directoria cumpre um dever de lealdade dizendo francamente que o estado da Companhia é melindroso,

Precisa se, para terminação das obras do ramal de Piracicaba de uma somma aproximada de 300:000$000. Contando com o que resta da quantia afiançada pelo Governo—138:000$000, ainda virão a faltar cerca de 162:000$000.

Como para supprir esta falta não podemos contar com o recurso da emissão, visto terem-se malogrado todas as deligencias empregadas para este fim, e ainda menos com o do emprestimo, em virtude da crise economica que cada vez mais o difficulta, arredando do mercado o escasso capital existente na Provincia, só occorre a esta Directoria a praticabilidade de um meio que solva a difficil situação da Companhia, e este meio é a applicação dos dividendos do tronco á obras do ramal, até sua terminação.

No entanto, si em vossa sabedoria encontrardes recurso menos oneroso, a Directoria será quem primeiro o adopte.

Itú, 21 de Novembro de 1875.

Francisco Xavier Paes de Barros.
Francisco Fernando de Barros.
Antonio de Barros Ferraz.
José Estanislau do Amaral.
Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatorio dos serviços executados na nossa Estrada de Ferro, abrangendo o periodo de 1.° de Janeiro ao ultimo de Outubro do corrente anno.

Via permanente

Acha-se a via permanente em tão bom estado que permittiu augmentar se a velocidade dos trens, fazendo-se o trajecto por toda a linha em trez horas, em vez de quatro, como fôra anteriormente, desde 5 de Abril.

E' claro que o progressivo apodrecimento dos dormentes necessita de continua substituição, formando

este trabalho a maior parte dos serviços e despezas feitas com a conservação da linha.

Todos os edificios nas differentes Estações se acham em bom estado.

Tracção e material rodante

Obtivemos os mais sensiveis melhoramentos neste ramo de serviço, não só pela acquisição de mais quatro locomotivas, vindas de Inglaterra, muito apropriadas para as circumstancias da nossa linha e munidas de todos os aperfeiçoamentos modernos, fazendo perfeitamente seu serviço, como tambem entrando em trafego diario os carros americanos de passageiros, os quaes. tanto a respeito do commodo como de segurança nada deixam a desejar.

Possuimos, portanto, hoje dez locomotivas, todas em bom estado, e doze carros de passageiros, dando lugar a mais de quatrocentas pessoas, notando apenas que os carros velhos estão sendo modificados e reinvernizados, para offerecer a necessaria decencia.

Para abrigar essas locomotivas, torna-se de summa necessidade a construcção de armazem mais vasto em Itú, e no ponto terminal do ramal.

Construiram-se mais cinco wagões de lastro, por conta do capital garantido, servindo para o transporte de pedras —lages de Itú— e outros materiaes brutos.

Pela tabella annexa A, comparada com a correspondente do semestre anterior, se vê que apesar do muito augmentado numero de trens, para maior commo-

do dos passageiros, e sendo elles, por conseguinte, mais pequenos, o consummo kilometrico do carvão não tem augmentado, prova de que elle na realidade diminuiu ainda, por ter sido a proporção entre o pezo morto e o pezo util mais desfavoravel.

Trafego

Tem sido executado o trafego com a maior pontualidade, sem que tivessemos de registrar qualquer accidente ou demora, não obstante a crescida velocidade.

Os excellentes commodos que offerecem os nossos carros, com a maior rapidez dos trens justificam a medida tomada em principios de Abril, de elevar se os preços das passagens, com a alteração do horario, pondo elles mais em harmonia com os das outras estradas Esta alteração produziu um augmento de receita de perto de 3 por % sobre o mesmo numero de passageiros.

Junto outra vez na tabella B um resumo sobre o movimento do trafego em geral, reduzido sobre o numero de passageiros e kilos de cargas, que percorreram um kilometro. Offerece este methodo a resenha mais clara e exacta e os meios mais faceis de comparação. E' para lastimar que a abertura da Estrada Sorocabana e a crise financeira influissem tão sensivelmente sobre este movimento, não tendo continuado a marcha ascendente que teve no primeiro semestre deste anno.

Trafego do Ramal

Aberto o trafego do ramal até Capivary, em 23 do mez proximo passado, é o tempo decorrido até hoje curto de mais para já formar-se um juizo recto sobre elle; parecendo, porém, que as receitas devem exceder as despezas. Limito-me a observar que o trafego até hoje tem sido feito com regularidade, posto que com a precaução exigida em uma linha nova, principalmente em condições excepcionaes, como esta, de atterros elevados, córtes profundos, em terrenos singularmente sujeitos a se decompôr e desmoronar debaixo das influencias athmosphericas.

Necessita, portanto, esta nova linha, por maior espaço de tempo, de uma conservação dispendiosa para consolidar-se e evitar no futuro os desmoronamentos que ameaçam acontecer em tempos de chuvas excessivas.

Estas circumstancias obrigam a empregar-se por ora uma velocidade menor do que a usada no tronco; isto é—vinte e dois kilometros por hora, ficando assim ainda mais aggravado o inconveniente do horario a que estamos forçados pela partida do primeiro trem da Companhia Ingleza, de Jundiahy, às 9 horas da manhã.

A estação de Jundiahy tem se tornado hoje um dos pontos mais importantes na rede de estradas de ferro da Provincia, por ser o ponto central, aproximativamente em igual distancia dos terminaes — Santos, Rio Claro, Mogy mirim e Piracicaba. E sendo da mais alta conve-

niencia commercial estabelecer-se a communicação directa entre os pontos extremos do interior e o porto de mar em um dia, como o permittem as respectivas distancias, é evidente que deviam encontrar se alli os trens de ambas as direcções, pouco mais ou menos, ao meio dia.

As negociações entaboladas com a Companhia Ingleza, para modificação de seu horario neste sentido, não surtiram ainda effeito, pelo facto da ausencia do seu Superintendente; tenho, porém, promessas de ser isto realisado logo que o Sr. Fox reassuma suas funcções, o que já se effectuou nestes dias.

Finalmente não posso deixar de apontar a necessidade de promover-se, por quaesquer meios, a factura das estradas projectadas, para fazer chegar os generos de exportação ás nossas estações do Quilombo, Itupeva e Monte-mór. Existem nas proximidades dellas muitas fazendas importantes, cujos productos são hoje desviados para as estradas Paulista e Ingleza, por falta de accesso ás ditas estações, apezar dellas ficarem a menor distancia desses terrenos productores do que das outras Estradas de Ferro.

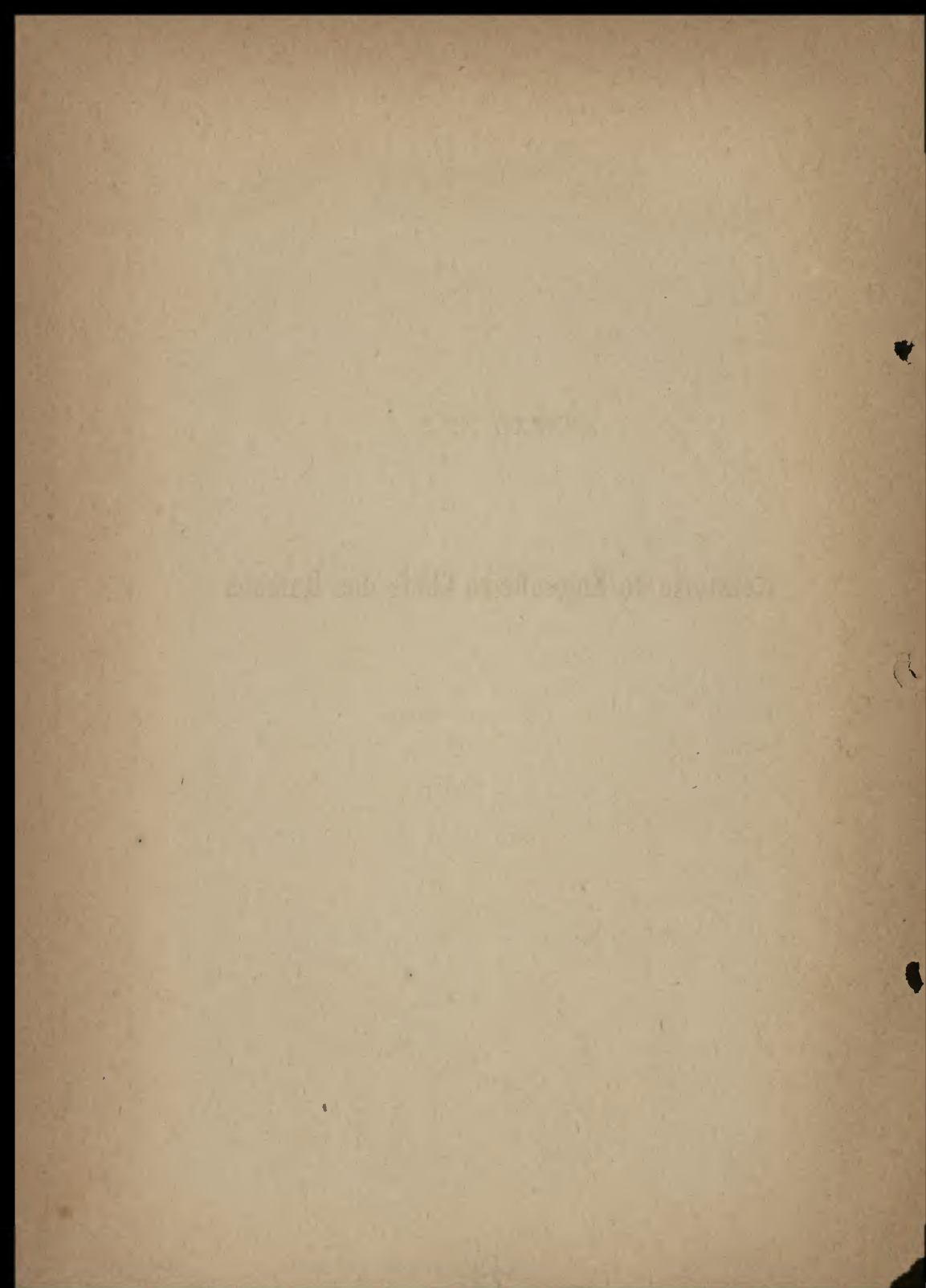
Deus guarde a V. S.

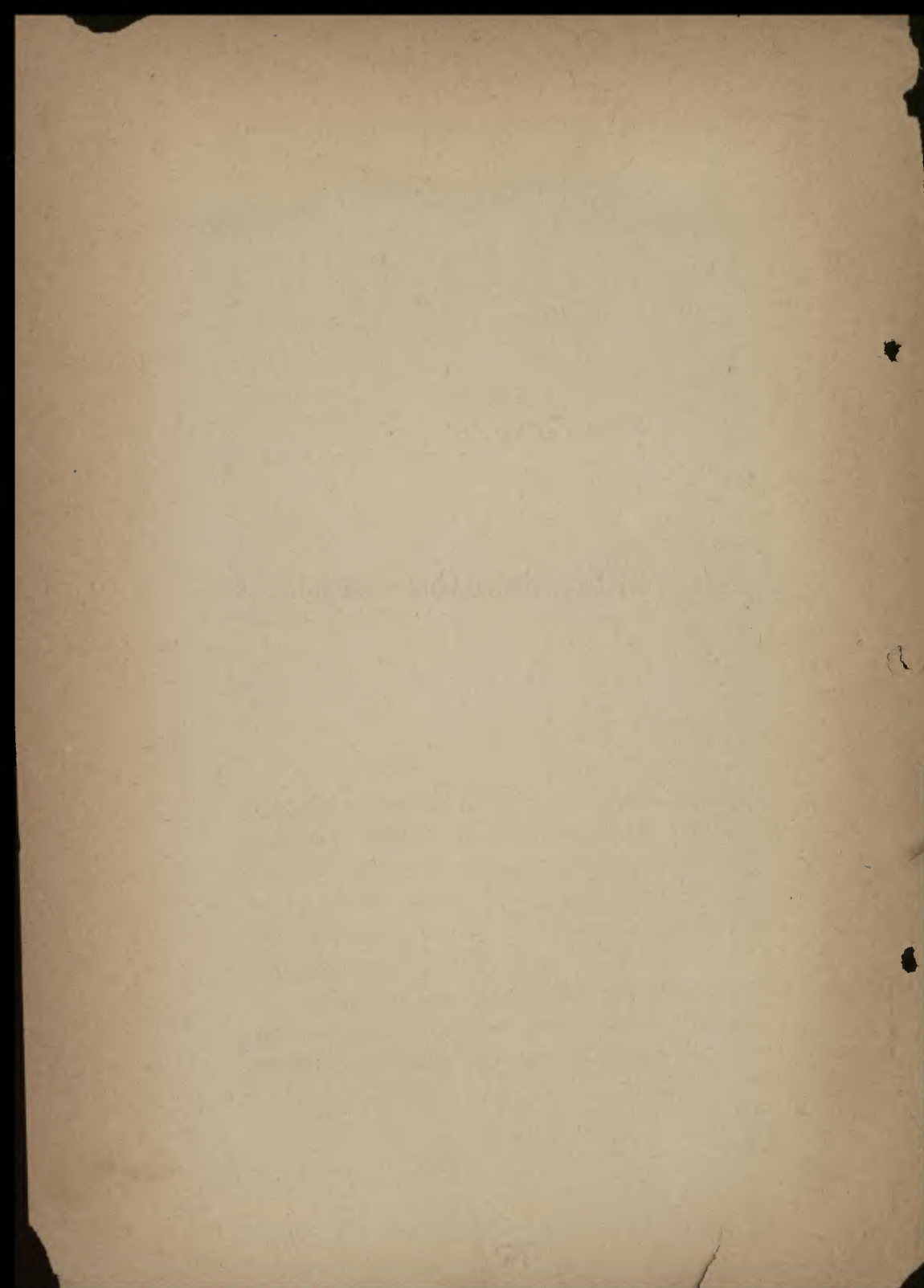
Escriptorio da Inspectoria Geral, 19 de Novembro de 1875.

Illmo. Sr. Dr. Francisco Xavier Paes de Barros,
M. D. Presidente da Directoria da Companhia Ituana.

O engenheiro,

H. Bastide,

Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

Relatorio do Engenheiro Chefe dos Ramaes

Illmo. Sr. Presidente da Directoria.

Cumprindo com a ordem de V. S. tenho a honra de dar-lhe conta do estado das obras dos ramaes nesta data.

Julgo desnecessario renovar as discussões sobre as peripecias singulares desta linha. Pouco teria que accrescentar ás explicações dadas no meu ultimo relatorio de 30 de Janeiro do corrente anno. A questão parece-me bastante elucidada para um julgamento definitivo.

Resta me apenas o dever de explicar as causas do excesso da despeza de construcção sobre o orçamento então apresentado.

Este excesso é para o ramal de Capivary de Réis 54:851$253, e para o de Piracicaba de 60:341$775 rs, sommando tudo em Rs. 115:193$028. Se accrescentarmos a estes algarismos a somma que ainda julgo necessaria para o saldo de tres medições finaes e para a conservação e remonta dos atterros no ramal de Piracicaba, até a conclusão da via permanente, teremos um excesso total de Rs. 151:193$028.

Esta consideravel differença, que com todo o acanhamento tenho de accusar, decorre ainda da mesma origem ; a saber :

1.° A falta de um projecto regularmente organisado como base segura do orçamento ;

2.° A excessiva morosidade na promptificação não sómente do leito como tambem da superstructura, carregando assim a verba da construcção da despeza de conserva que não podia deixar de ser consideravel no primeiro anno, á vista do nosso pezado movimento de terra ;

3.° Trabalhos imprevistos occasionados por grandes desmoronamentos e vicio do primeiro projecto, assim como correcções em partes construidas antigamente ;

4.° Emfim, classificação mui alta do material. Grandes emprestimos calculados de segunda cathegoria, tiveram de ser pagos como de terceira e de quarta pela natureza ingrata do terreno em longas extensões.

Muitas outras razões secundarias concorreram para este triste resultado, que aliàs deviamos prever, nas condições excepcionaes em que foi construida esta linha.

O que conviria fazer em principio, infelizmente era impraticavel. Oxalá se fizesse um projecto novo, com-

pleto, sem dar maior importancia aos trabalhos executados até então, e que, aliás, teriam sido aproveitados, o quanto fosse conveniente. Embora se perdesse centena de contos de obras feitas, realisava se comtudo muito maior economia.

Este argumento não póde mais ser hoje contestado; a evidencia apparece demonstrada aos mais leigos. Porém, mesmo que consentisse a Illma. Directoria nessa radical reforma, que á primeira vista parecia uma loucura, como paralysar se durante mezes os trabalhos de trinta e cinco contractadores que dispunham de um pessoal maior de mil e duzentos trabalhadores?

Comtudo, si essas despezas inesperadas puzeram já mais de uma vez em crises sérias esta Companhia, digna de melhor sorte pelo seu arrojo e sua constancia neste grave commettimento, nem por isso será tão desmedido o resultado final. Peço licença para fazer aqui uma simples comparação.

E' sabido de todos que o movimento de terras em nossos ramaes é sensivelmente igual ao da estrada Sorocabana, nossa visinha, que atravessa uma região mais accidentada, mas, cujo traçado é muito mais perfeito. Pois o custo kilometrico dessa estrada foi de cincoenta e quatro contos de réis, comprehendido o material rodante. O dos ramaes, apezar de tantas vicissitudes, montaria a vinte e oito contos com a superstructura, e importaria em pouco mais ou menos trinta contos, se tivesse a Companhia de dotal-o com um material rodante proprio.

A differença é, portanto, de vinte e quatro contos por kilometro; isto é: mais de 40 por % em favor dos nossos ramaes.

Este eloquente resultado é a melhor prova da severa economia que tem presidido á execução dos trabalhos.

Passarei agora a expôr a V. S. o estado actual dos ramaes :

Ramal de Capivary

Inaugurou-se este ramal no dia 21 de Outubro proximo passado.

A sua construcção tão difficil e tão demorada, apezar dos defeitos de traçado que já apontei, presta-se a uma tracção regular. O leito é geralmante solido. Os atterros, remontados diversas vezes, pouco abatimento poderá soffrer no futuro. Apenas o atterro grande no kilometro 12, estabelecido sobre uma fralda bastante inclinada, tem apresentado algum esboroamento que póde continuar ainda. Julgo urgente fazer-se alli uma pequena modificação que já tracei e que necessita de alargamento do atterro do lado de cima, A despeza que occasionaria essa mudança póde se orçar em 800$000 rs.

Tem continuado os desmoronamentos nos córtes do Guimarães, nos kilometros 24 e 25. Espero, porém, que com as drenagens que mandamos fazer e estão quasi concluidas, parará este movimento de descida das massas lateraes.

Augmentamos o numero de boeiros e esgotos, de modo que fica hoje sufficientemente saneado o leito.

As duas pontes sobre o rio Capivary necessitaram tambem de algum trabalho addicional, motivado pela grande flexibilidade do systema de madeiramento dessas

obras que é bastante complicado pelo grande afastamento dos pontos de apoio. Essas obras apresentam hoje as desejaveis condições de segurança e solidez.

Superstructura

O assentamento da via permanente tem sido excessivamente moroso e nem sempre tem sido feito com o devido esmero e capricho. Nota-se em geral falta de perfeição no plano superior da estrada que não tem sido cuidadosamente conservada. Essas incorrecções, embora não prejudiquem a solidez da obra, não deixam, comtudo, de offender a vista. Com uma conserva regular essas imperfeições não tardarão em desapparecer.

Diversas causas fortuitas tem concorrido para a morosidade deste serviço: falta de promptificação do leito, falta de material em consequencia de um naufragio; falta de pessoal habilitado, &c. Entretanto, é forçoso confessar que o encarregado deste trabalho, aliás homem activo e laborioso, mas cruelmente provado por padecimentos physicos e moraes, não tem mostrado a energia e pericia que esperavamos delle.

Estações

Além das estações de Monte mór e Capivary, concluidas ha tempo, acha-se em construcção a da Villa de Indaiatuba, cuja despeza pouco poderá exceder de 2:000$000 rs

O armazem da estação de Capivary ficou concluido poucos dias antes da inauguração. Estabeleceu-se na estação de Capivary um triangulo de reversão para as manobras das locomotivas.

Fechos

Com excepção das cercas dos pastos de Queluz, que com autorisação de V. S. mandei fazer, estão geralmente concluidos os fechos do ramal de Capivary.

Grande parte desses fechos são de vallos.

Ramal de Piracicaba

Para o complemento do leito, no ramal de Piracicaba, falta apenas alguma regularisação nas empreitadas de Joaquim de Sant'Anna Lopes, de Joaquim Abel de Azevedo Brito e de Antonio de Moraes Navarro, assim como o madeiramento de superstructura da ponte «Leopoldina», cujo assentamento está progredindo com vigor.

Por causa da demora inesperada desta obra, já abandonada por dous empreiteiros, não ha urgencia de proseguir immediatamente no assentamento de trilhos; esperamos, porém, que esta demora não passe de um mez.

Na primeira secção deste ramal, cujo traçado acompanha os valles dos rios Capivary e Mombuca, ha consideraveis obras d'arte cuja construcção, hoje concluidas com excepção da ponte acima mencionada, tem contribuido bastante para a elevação da despeza, por causa das difficuldades de fundações e do alto preço dos materiaes.

Nas condições em que se acha este ramal, devemos esperar que caminhe rapidamente o assentamento de trilhos e que esteja prompto em cinco mezes.

Estações

Foram contractadas as duas estações intermediarias do Mombuca e do Rio das Pedras, constando esta ultima de dous edificios: estação e armazem. Estas obras estão em execução.

Ainda não se resolveu a questão do prolongamento até o Salto, cuja decisão implica a do projecto da estação terminal.

Pessoal

Depois da inauguração do ramal de Capivary dispensamos os respectivos Engenheiros Na occasião do licenciamento desses empregados, cumpre me o grato dever de dirigir a V. S. algumas palavras em abono delles.

O nosso pessoal de engenheiros tem sido sempre muito reduzido, cabendo a cada um uma extensão dupla da que se costuma dar; para as quatro secções de que se compõe os ramaes só havia dous engenheiros e dous conductores. A somma consideravel de trabalho que tocava a cada um, complicava-se ainda pelo estado precario do archivo que nos foi deixado, e pela necessidade de repetidas correcções e de frequentes modificações. Por isso, se tem sido commettidas algumas faltas, que em outras condições poderiam ser taxadas de negligencia,

16

devem ser benignamente relevadas e não tão rigorosamente increpadas como o tem sido por pessoas menos aptas a julgal-as.

Pela minha parte, é com toda a sinceridade e satisfação que deixo aqui consignada a justa apreciação do concurso que me prestaram esses cavalheiros no cumprimento dessa ardua tarefa, e tenho esperança de que no remate della não minguarão os esforços e a dedicação dos que ficam.

Deus guarde a V. S.

Illmo. Snr. Dr. Francisco Xavier Paes de Barros,
Mui Digno Presidente da Directoria da Companhia Ituana.

O Engenheiro Chefe dos ramaes,
E. Stevaux.

Itú, 20 de Novembro de 1875.

ANNEXO N.º 3

Balanço do tronco, semestre de Janeiro a Junho de 1875

COMPANHIA ITUANA **TRONCO**

BALANÇO

Semestre de Janeiro a Junho de 1875

Activo

INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS			
Pelos comprados até 5 de Março de 1873 . .		6:502$392	
MOVEIS E UTENSIS			
Idem idem até 31 de Dezembro de 1874.	1:826$805		
Importancia da conta de J. R. Wright.	2:100$894	3:927$699	
GASTOS DE ENCORPORAÇÃO			
Verificados até 21 de Novembro de 1870 . .		174$250	
ESTUDOS DEFINITIVOS			
Importancia até 10 de Julho de 1872 . .		10:178$576	
DORMENTES			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874.	122:431$050		
Idem na mesma data, conforme o parecer da commissão do Governo .	12:182$194	131:613$244	
DESAPROPRIAÇÕES			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . .		12:818$ 55	
TREM RODANTE			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874.	25:543$578		
Idem na mesma data, conforme o parecer da commissão . . .	10:408$550		
Idem da conta de J. R. Wright .	177:140$416		
Idem da de Elias Fausto P. Jordão .	44:382$500		
Idem da de José Martins dos Santos .	9:889$110		
	267:364$154		
Deduzindo :			
Importancia a debito do trafego .	6:103$850		
	261:260$304		
Idem em 31 de Dezembro de 1874, conta de D. M. Fox . . .	60:473$619		
Idem até hoje—conta de Fox e outras despezas durante o semestre. .	43:210$311	361:944$234	
ESTAÇÕES E OFFICINAS			
Gastos verificados até 31 de Dezembro de 1874	124:598$230		
Importancia na mesma data—conta de Wright	40:998$990		
Idem idem—conta de Fox . .	14:131$330		
	179:728$550		
Deduzindo :			
Importancia a debito do trafego .	61$604		
	179:666$946		
Importancia despendida até hoje .	2:783$230	182:450$176	
TELEGRAPHO			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874	11;573$970		
Idem na mesma data, conta de Wright	14;241$530	25:815$500	
ESCRIPTORIO TECHNICO			
Importancia até 20 de Julho de 1873 . .		80:016$312	
TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO			
Importancia até 30 de Junho de 1874 .	562;018$408		
Idem conforme o parecer da commissão	21;273$932	583:292$340	
VIA PERMANENTE			
Despendido até 31 de Dezembro de 1874.	172;146$034		
Idem segundo as contas de Wright e Fox	380;928$365	553;074$429	
DESPEZAS GERAES			
Realisadas até 31 de Dezembro de 1874.	29;523$859		
Idem segundo as contas de D. M. Fox e outras	4;132$390	33:650$249	1,991:463$456
ACÇÕES POR EMITTIR			
Importancia destas		2:000$000	
GASTOS DIVERSOS			
Importancia até hoje		5:018$105	
RAMAES			
Supprimentos até 31 de Dezembro de 1874.	641;979$617		
Idem até a mesma data. . .	753$640		
Idem até hoje	56:245$901		
	698;979$158		
Deduz-se :			
Recebido como supprimento . .	111;358$493	587:620$665	
THESOURO PROVINCIAL			
Despendido até 31 de Dezembro de 1874, com as estradas convergentes á linha, por conta e ordem do Governo Provincial	4;396$750		
Importancia de passagens por conta do mesmo até hoje . . .	1;328$350		
Idem que deduziu no pagamento do 8.° dividendo	12;000$000	17:725$100	
GARANTIA DO GOVERNO			
Importancia recebida para pagamento—até o 8.° dividendo, em credito do Thesouro Provincial .		357:133$225	
DEVEDORES DIVERSOS			
Importancia destes . . .	1;331$980		
ALMOXARIFADO			
Idem de materiaes em ser para custeio.	45;554$360	46:886$340	1,016;383$735
CAIXA			
Dinheiro em cofre		. . .	6:325$535
		S. E. ou O. Rs.	3,014:172$726

Passivo

CAPITAL			
Valor de 12.500 acções a 200$000 réis cada uma.		. . .	2,500:000$000
LETRAS A' PAGAR			
Importancia de duas firmadas a J R Wright, sendo:			
1 valle para 30 de Outubro de 1875 . .		10:000$000	
1 » » 30 de Outubro de 1876 . .		10:676$530	
Idem de um dito a D. M. Fox para 30 de Julho de 1875		8:000$000	28:676$530
DIVIDENDOS ANTERIORES			
Pelos que não tem sido reclamados . . ,		2:252$092	
SETIMO DIVIDENDO			
Idem idem	1:931$000		
Importancia a debito dos ramaes, para prefazer o juro de 7 % relativo a 25 % do capital, no semestre de Janeiro a Junho de 1874 . . .	21:857$500	23:788$500	
OITAVO DIVIDENDO			
Pelos que não tem sido reclamados .	2:804$859		
Importancia a debito dos ramaes para prefazer os juros de 7 % no semestre de Julho a Dezembro de 1874—pelo que excede do capital garantido até aquella data	17:684$101		
Importancia retida pelo Governo Provincial como parte deste dividendo, até deliberação da commissão de contas	12:000$000	32:488$960	58;529$552
THESOURO PROVINCIAL Conta de garantia			
Recebido para pagamento dos juros aos accionistas até ao 8.° dividendo		. . .	357:133$225
THESOURO PROVINCIAL Conta de reposição			
Importancia de juros não deduzidos no 7.° dividendo		. . .	753$640
THESOURO PROVINCIAL Conta de imposto			
Idem arrecadada até 31 de Dezembro de 1874 .		10:159$302	
Idem idem até hoje.		7:164$580	17,323$882
CREDORES DIVERSOS			
Saldo das contas seguintes, a saber :			
Companhia Ingleza . . .		27:216$410	
Companhia Paulista . . .		2:327$120	
Ferias a pagar		11:438$590	
Dr. Francisco Xavier Paes de Barros .		4:500$000	
Daniel M Fox		342$907	45;824$827
CAUÇÕES			
Importancia a pagar		. . .	11$000
REPARTIÇÃO DO TRAFEGO			
Importancia em debito a esta repartição em 31 de Dezembro de 1874 .	22:502$236		
Idem conforme o parecer da commissão do Governo	68:933$067		
	91:435$303		
—Haver—			
Importancia conforme o mesmo parecer	107:270$933	15:835$630	
Receita durante o semestre findo . .		104:932$820	
		120:768$450	
—Deve—			
Para pagamento do 8.° dividendo .	15:835$630		
Despeza durante o semestre .	99:012$750	114:848$380	5;920$070
		Rs.	3,014:172$726

Escriptorio Central da Companhia de Estrada de Ferro Ituana, Itú 30 de Junho de 1875.

ANTONIO DE SOUZA GOMES CARNEIRO,
Guarda-livros.

Annexo n. 3 do 2.° Relat.

ANNEXO N.° 4

Balancete do tronco, semestre de Janeiro a Junho de 1875

ESTRADA DE FERRO ITUANA (TRONCO

Balancete da receita e despeza do Trafego no semestre de Janeiro a Junho de 1875

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros. 1.ª classe	17.708	16:421$890	
Passageiros. 2.ª »	17.658	19 315$780	
	35 366	35:737$670	
Encommendas, animaes e carros		1:184$430	
Telegrammas		698$120	37:620$220
Mercadorias		66:574$890	
Gado.		232$120	66.807$310
Arrecadação		. . .	298$510
Receitas diversas.		. . .	178$580
			104:904$620

DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha.	— Abstracto A —	. . .	38:361$960
Tracção.	— » B —	. . .	19:933$640
Concerto de carros e wagões	— » C —	. . .	7:624$500
Trafego.	— » D —	. . .	16:346$950
Administração e despezas geraes	— » E —	. . .	9.567$450
Reclamações		. . .	156$390
Zona		. . .	1:500$000
Saldo.		. . .	11:413$730
			104:904$620

Abstractos a que se refere o Balancete supra

Abstracto A Conservação da linha

Administração e escriptorio	. . .	2:310$320
Conservação da via permanente :		
Pessoal	27 556$400	
Material	4 916$760	32:473$160
Lastro :		
Pessoal	196$970	
Material	9$300	206$270
Reparos de obras d'arte, estações e mais edificios	. . .	737$550
Cercas, cancellas e vallos	. . .	1:978$860
Telegrapho.	. . .	282$100
Despezas extraordinarias	. . .	373$700
		38:361$960

Abstracto B Tracção

Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal	3.709$130	
Carvão.	6.333$650	
Estopa, azeite, sebo, agua, e outros materiaes	1.611$910	11.654$690
Reparos das locomotivas :		
Pessoal	5.638$940	
Material	2:356$990	7:995$930
Despezas extraordinarias	. . .	283$020
		19:933$640

Abstracto C Carros e wagoens

Carros e wagões		
Administração		450$000
Pessoal	2:333$280	
Material	4:841$220	7.174$500
		7:624$500

Abstracto D Trafego

Administração	1.686$310
Pessoal	12:080$670
Azeite, sebo e outros materiaes	1:060$840
Papelaria e bilhetes	493$180
Encerados, cabos, etc.	256$050
Despezas diversas	769$900
	16:346$950

Abstracto E Administração e despezas geraes

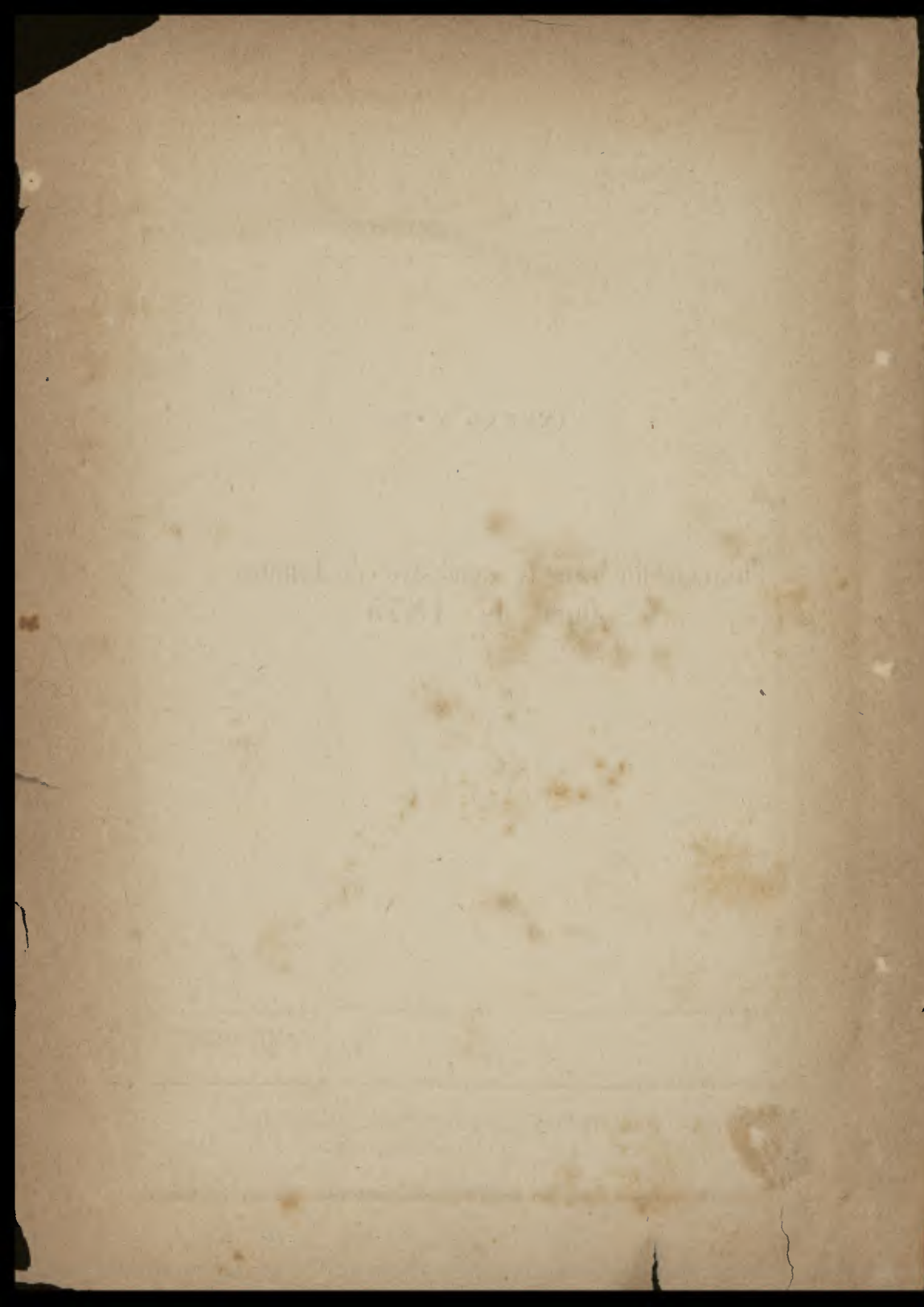
Ordenado do Inspector Geral	850$020
» » Contador e Escripturarios.	1:936$550
Despezas do escriptorio	4:415$910
Telegrapho	1.110$810
Almoxarifado	842$460
Despezas diversas.	411$700
	9:567$450

Escriptorio da Companhia Ituana, 30 de Junho de 1875.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.

Annexo N. 4 do 2.º relat.

ANNEXO N.º 5

Balanço do ramal, semestre de Janeiro a Junho de 1875

COMPANHIA ITUANA | **RAMAES**

BALANÇO

Semestre de Janeiro a Junho de 1875

Activo

Acções a emittir			
Pelas que se acham em ser		. . .	2 800$000
Instrumentos e ferramentas			
Pelos comprados até 30 de Junho de 1874 . .		2:643$9[illegible]2	
Escriptorio technico			
Despendido com o pessoal de Engenheiros e mais despezas até 31 de Dezembro de 1874	80;061$513		
Idem até hoje	16;896$392	96:958$405	
Estudos definitivos			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . .		45:86[illegible]$544	
Desapropriações			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874	8:477$2[illegible]0		
Idem até hoje	2:55[illegible]$[illegible]00	11:031$860	
Inauguração			
Despezas com a abertura dos trabalhos . .		146$[illegible]00	
Animaes			
Comprados até 30 de Junho de 1874 . .		145$000	
Moveis e utensis			
Idem até 30 de Junho de 1874 . . .		72$000	
Via permanente			
Despendido até 31 de Dezembro de 1874.	22;182$825		
Idem até hoje, segundo as contas de D. M. Fox e outras despezas . .	454;228$871	476:411$696	
Telegrapho			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874	3;000$000		
Idem até hoje, segundo as contas de D. M. Fox	5;327$970	8:327$970	
Estações e outros edificios			
Despezas verificadas até 31 de Dezembro de 1874	9:992$070		
Idem até hoje	11:983$292	21:975$362	
Trabalhos de construcção			
Movimento de terra e obras d'arte no leito da estrada até 31 de Dezembro de 1874 . . .	1,10[illegible]:941$348		
Idem até hoje . . .	295:6[illegible]6$362	1,396:557$710	
Dormentes			
Importancia despendida até 31 de Dezembro de 1874 . . .	57:511$1[illegible]0		
Idem até hoje	5[illegible]:1[illegible]0$[illegible]89	1[illegible]3:691$[illegible]60	
Despezas geraes			
Importancia das realisadas até 31 de Dezembro de 1874 . . .	2;671$053		
Idem idem até hoje . . .	9;277$716	11:948$769	2,18[illegible]:771$988
Dividendos			
Conta especial			
Importancia até 31 de Dezembro de 1874	27;314$689		
Juros não incluidos em 27 de Agosto de 1874 para completar o 7.º dividendo dos accionistas do tronco .	753$640		
Importancia para prefazer os juros de 7 % no semestre findo em 31 de Dezembro de 1874, devida aos accionistas do tronco pelo que excede do capital garantido até aquella data Rs. 1,992:73[illegible]$974 . . .	17:634$101		
Importancia dos juros relativa ao capital das chamadas de 3.071 acções desta linha, conforme deliberação da assembléa geral de accionistas de 31 de Maio de 1874 para formar o 4.º dividendo	21:497$000	67:249$430	
Deduzindo:			
Juros auferidos do banco Mauá, S. Paulo até 31 de Dezembro de 1874. . .		1:379$520	65.869$910
Acções em commisso			
Por 1.051 acções julgadas em commisso . .		. . .	210:200$000
Contas correntes			
Importancia desta conta		. . .	3$410
Devedores diversos			
Debito desta conta		. . .	5;215$290
Juros			
Debito desta conta até 31 de Dezembro de 1874	8:902$699		
Importancia durante o semestre, dos decorridos até hoje provenientes do emprestimo com diversos . .	28:749$863	37:652$562	
Deduzindo :			
Pela transferencia para a conta de dividendos—conta especial		1:379$520	36:273$042
Caixa			
Dinheiro existente		. . .	1:509$123
		S. E. ou O. Rs.	2,507:642$763

Passivo

Capital			
Valor de 4 166 acções a 200$000 réis cada uma.		. . .	833:200$000
Companhia ituana—p. d.			
Supprimento pela caixa da mesma Companhia por conta da concessão feita para o capital desta linha—assembléa geral de accionistas de 9 e acto do Governo de 17 de Maio de 1872 :			
Até 31 de Dezembro de 1874 .	641:979$617		
Idem até hoje	52:437$741		
Fornecimento de materiaes por diversos	4:561$800	698:979$158	
Deduzindo:			
Recebido como supprimento . . .		111:358$493	587:62[illegible]$[illegible]65
Emolumentos			
Importancia cobrada em virtude do art. 47 dos Estatutos		402$200	
Lucros e perdas			
Saldo desta conta até hoje		173$870	276$070
Dividendos anteriores			
Pelos que não foram reclamados . . ,		592$883	
Terceiro dividendo			
Pelos juros de 7 % relativos as chamadas das acções desta linha, em debito ao dividendo—conta especial .	15;910$370		
Quarto dividendo			
Pelos juros de 7 % relativos ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1874, idem	21:497$000	37:407$370	38:0[illegible]0$253
Emprestimo			
Realisado pela Directoria com diversos, segundo autorisação por deliberação em assembléa geral de accionistas de 31 de Maio de 1874 a juros de 8 % ao anno :			
Até 31 de Dezembro de 1874 .	415:282$219		
Idem até hoje	191;70[illegible]$995		
Juros decorridos desta importancia	6:516$429	613:499$643	
Idem por conta da concessão feita pelo Governo Provincial, em virtude da Lei n. 7 de 15 de Março proximo passado a prazo de 12 annos e juros de 8 % ao anno pagos semestralmente	20[illegible]:000$000		
Juros decorridos desta importancia	2[illegible]99$[illegible]99	20[illegible]:999$999	816:49[illegible]$612
Letras a' pagar			
Pela firmada á Caixa Filial do Banco do Brazil, em S. Paulo, endossada pelo Thesouro Provincial, segundo a citada Lei n. 7 de 15 de Março proximo passado, a vencer-se em 22 de Dezembro proximo futuro		60:000$0[illegible]0	
Idem idem ao Dr. Joaquim Fernando de Barros, por conta do fornecimento de dormentes, a vencer se em 30 de Dezembro proximo futuro . .		37:[illegible]00$[illegible]00	97:000$000
Credores diversos			
Saldo desta conta		. . .	[illegible]00$0[illegible]0
Cauções			
Pelas prestadas por diversos empreiteiros e fornecedores até 31 de Dezembro de 1874 . .		10[illegible]:514$099	
Idem idem até hoje		25:232$034	134;746$133
		Rs.	2,507:642$763

Escriptorio Central da Companhia de Estrada de Ferro Ituana, Itú 30 de Junho de 1875.

ANTONIO DE SOUZA GOMES CARNEIRO,
Guarda-livros.

Annexo n. 5 do 2.º Relat.